

[23rd January 1964]

Description of area.

Whether health resort
or labour colony.

(1)

(2)

- 2 The Highways panchayat and the area covered by the Cloudland Estate of the Narasingapuram panchayat in the Madurai district.

Labour Colony.

The Resolution was put and carried.

III—GOVERNMENT MOTION.

CHANGE IN THE ORDER OF BUSINESS

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Speaker, Sir, I move—

‘ That item III (2) viz., The Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1964 (L.A. Bill No. 1 of 1964) and the Madras (Added Territories) Extension of Laws Bill, 1963 (L.A. Bill No. 29 of 1963) in the order of business be taken up before item (1), viz., The Madras Appropriation Bill, 1964 (L.A. Bill No. 2 of 1964).

The motion was put and carried and the Order of Business was changed accordingly.

IV—GOVERNMENT BILLS.

- (1) THE MOTOR VEHICLES (MADRAS AMENDMENT) BILL, 1964
(L.A. BILL NO. 1 OF 1964).

* THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Speaker, Sir, I move—

‘ That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1964 (L.A. Bill No. 1 of 1964) be taken into consideration.

Sir, I have brought forward this Bill as a measure calculated to tide over certain legal difficulties in the promotion of passenger transport.

Sub-section (8) of section 57 of the Motor Vehicles Act, 1939 (Central Act IV of 1939), deals with the procedure to be followed in regard to the variation of the conditions of any permit by the inclusion of a new route or routes or a new area or by increasing the number of services covered by a stage carriage permit, above the specified maximum. The Regional Transport Authorities had been allowing extension or variation of existing routes with a view to serving the areas where transport facilities were not available. Such extensions or variations were being granted in cases where improvements like the erection of bridges, construction of motorable roads, etc., have been carried out. Consequent on the undertaking of various development schemes and the growth of industries the need for connecting such areas is imperative and the sectors forming the variations or extensions of the route will not in many cases justify the opening of a separate route by itself. In such cases, while the

23rd January 1964]

application for the grant of either extension or variation is pending with the Regional Transport Authorities, having regard to the public interest, the Regional Transport Authorities used to grant temporary permit to run stage carriages on that particular extended or varied route. While delivering judgment in Writ Petition No. 1259 of 1962, the High Court of Madras by a majority has held that a route in regard to a stage carriage permit is not one of the conditions attached to it, but is a part of the permit itself and that there is no power in the Regional Transport Authority to vary the route in exercise of its powers of variation regarding the alteration or change of the conditions in the permit. In coming to this conclusion, the High Court has examined the provisions of the law as it stood prior to the amendments introduced in the Motor Vehicles Act, 1939 (Central Act IV of 1939) by the Motor Vehicles (Amendment) Act, 1956 and also the provisions as they stand after the said amendments. It has been pointed out that before the amendment of the Motor Vehicles Act, 1939, by Central Act, 100 of 1956, under section 48 (d) of the Act, one of the conditions of the permit which the transport authority was empowered to attach to a stage carriage permit was that the carriage should be used on specified routes or in a specified area and that such a condition could have been varied under section 48-A of the Act. The High Court pointed out that Parliament had made a departure from the provisions of the old Act by introducing sub-section (2) of section 48 which provides that every stage carriage permit should be expressed to be valid only for a specified route or routes or for a specified area. It also observed that it would not be proper to assume under sub-section (8) of section 57 that because a provision is made for treating an application to vary the conditions of any permit by including a new route, what is not prescribed as a condition of the permit should be attributed to have that character. Consequent on this decision of the High Court, there has been a sudden stoppage of buses running on temporary permits and the people who got used to transport facilities for some time past have been put to much inconvenience. This has resulted in a stalemate in the growth of transport industry. It has been observed that in actual practice, the existing procedure had been working satisfactorily. Representations have also been received that the legal difficulty should be resolved sooner by appropriate legislative measures. It has therefore been decided to restore the legal position obtaining under the Motor Vehicles Act, 1939, before the passing of the Central Act 100 of 1956.

In Writ Petition No. 909 of 1963, the High Court of Madras has held that the curtailment of a portion of the route was in the nature of a variation of the route itself and that it was opposed to the provisions of the Motor Vehicles Act, 1939. This has caused difficulties in regard to grant of shuttle services on the existing routes in respect of certain trips so as to enable the stage carriages to cater to the needs of the public. It is considered necessary to confer specific power on the Regional Transport Authorities to curtail the route in suitable cases. This is to enable them to run shuttle service between the areas.

[23rd January 1964]

The Government have therefore decided that a local amendment may be made to the Motor Vehicles Act, 1939, to achieve the objects in view. In pursuance of this, the present Bill is brought forward. Sir, I commend the Bill for the consideration of this House.

MR. SPEAKER : Motion moved—

‘ That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1964 (L.A. Bill No. 1 of 1964) be taken into consideration’.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை நான் ஆதரிக்கிறேன். அதை ஆட்சேபிக்க வில்லை. ஆனால், இந்த மாதிரி நிலை ஏற்படுவதற்குக் காரணம் என்ன என்பதையும் அமைச்சர் அவர்கள் கொஞ்சம் ஆராய்ந்து விளக்கங்கள் கொடுத்திருப்பார்களேயானால், உதவியாக இருந்திருக்கும். திடீரென்று உயர் நீதி மன்றம் இப்படி தீர்ப்பு அளித்தது ஏன்? அதாவது, ஒரு பஸ் மார்க்கத்தைக் குறைப்பதற்கோ அல்லது தூரத்தை அதிகப்படுத்துவதற்கோ ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் அதாரிட்டிக்கு அதிகாரம் இல்லை என்று கூறப்பட்டதினாலே, ஒரு சங்கடம் ஏற்பட்டு, போக்குவரத்தே ஸ்தம்பித்துப் போகக்கூடிய நிலை ஏற்பட்டது என்பது ஓரளவுக்கு உண்மை. ஆனால், பஸ் ஆபரேட்டர்கள் இப்படி அப்பீல் எடுத்துச் செல்லவேண்டிய காரணம் என்ன, எந்த சூழ்நிலை ஏற்பட்டது, உயர் நீதி மன்றம் ஏன் இப்படித் தலையிட நேர்ந்தது, அதற்குக் காரணம் என்ன என்பதையும் அமைச்சர் அவர்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். அப்பொழுது தான் இந்தத் திட்டத்தை சரியானபடி உருவாக்க முடியும். 1939-ம் வருஷத்திய மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் சட்டம், 1956-ம் வருஷம் திருத்தினபடி, அது ஒரு சாதாரணமான சட்டம் மட்டும் என்று பார்க்கக் கூடாது. நம் முடைய நாட்டில் இருக்கக்கூடிய போக்குவரத்து தேவையை பூர்த்தி செய்வதற்கான் ஒரு திட்டத்திற்கு வழிகாட்டியாக ஆந்தச் சட்டத்தைக் கருதவேண்டும் என்று நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த இலாகாவை இப்பொழுதுதான் நம் முடைய தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் சிறிது காலமாக கவனித்து வருகிறார். அவர்கள் இந்த விவரங்களை மனதில் வைக்கவேண்டும். முன்பு என்னென்ன நடந்தது என்பதைப் பார்த்தால் தென்கரியமாக இருக்கும் என்பதற்காக சில விவரங்களை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். அரசாங்கத்திற்கு இருக்க வேண்டிய விசேஷ அதிகாரம் அவசியமாக என்பதைக் கவனிக்க வேண்டும். பெர்மிட் தூரத்தை அதிகப்படுத்துவதற்கும், குறைப்பதற்கும், பஸ்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்துவதற்கும் அரசாங்கம் விசேஷ அதிகாரம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. செக்ஷன் 43 (2)-ல் என்ன சொல்லப்பட்டிருக்கிறது என்றால் :

“ The State Government may on consideration of the matters set forth in sub-section (1) of Section 47 direct any Regional Transport Authority or State Transport Authority to open any new route,

23rd January 1964] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

or to extend an existing route or to permit additional stage carriages to be put or to reduce the number of stage carriages on any specified route”.

இந்த அதிகாரத்தை அரசாங்கம் எடுத்திருப்பதனால் தான் இந்தத் தகராறு பூராவுக்கும் காரணம் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். ஏதோ ஒரு கேஸ் அகப்பட்டது. காஞ்சிபுரம் போய்க் கொண்டிருந்த பஸ்ஸை நிமிலி வரைக்கும் போகவேண்டுமென்று செய்து ஆர்.டி.ஏ. உத்தரவு போட்டு ஹைகோர்ட்டுக்கு வந்து தீர்ப்பளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இது போன்ற “வேரியேஷன்கள்” எவ்வளவு நடந்திருக்கின்றன என்பதைக் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பார்க்கவேண்டும். ஆர்.டி.ஏ.-க்கு அதிகாரம் கிடையாது என்பது ஒருபுறமிருக்க, அவருக்கே இல்லாத ஒரு அதிகாரத்தை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்வானேன்? ஆர்.டி.ஏ.-க்கு இல்லை என்றால், அரசாங்கத்திற்கு எல்லா அதிகாரங்களும் என்று இருக்க வேண்டும். அரசாங்கமும் அதே அதிகாரத்தை வைத்துக் கொள்வதானது ஒரே அதிகாரத்தை இரண்டு இடங்களில் வைத்துக் கொண்டு மோதல் ஏற்படுவதாகத்தான் இருக்கும். அதற்குச் சில உதாரணங்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். “எக்ஸ்டென்ஷன்” என்றால் என்ன அர்த்தம்? அதை நாம் எப்படிப் புரிந்து கொள்ள முடியும்? ஒரு பஸ் மார்க்கம் இருக்கிறது என்றால், 5 மைலோ 10 மைலோ அதிகப்படுத்தினால், இன்னும் சில கிராமங்களுக்கு வசதி ஏற்படும் என்ற வகையிலே எக்ஸ்டென்ஷன் என்பதைப் புரிந்து கொள்ள முடியும். ஆனால் அரசாங்கம் கொடுத்திருக்கிற சில எக்ஸ்டென்ஷன்களை நான் உதாரணத்திற்குச் சொல்ல விரும்புகிறேன். புதுக்கோட்டையிலிருந்து அம்மன் குறிச்சி 27 மைல் தூரத்தில் இருக்கிறது. அந்த ரூட்டில் எத்தனை வேரியேஷன்கள் நடந்திருக்கின்றன? முதலிலே புதுக்கோட்டையிலிருந்து நகரப்பட்டி (வையா) அம்மன்குறிச்சி என்று போட்டார்கள். பிறகு நகரப்பட்டி (வையா) தஞ்சாவூர், பட்டுக்கோட்டை, அம்மன்குறிச்சி என்று மாற்றினார்கள். அப்படி 27 மைல் இருந்த ரூட்டானது வேரியேஷன்களை எல்லாம் சேர்த்து, முதலிலிருந்த மைலேஜைவிட அதிகமாக ஏறத்தாழ 74-மைலுக்குப் போய் விட்டது. திருச்சி ஜில்லாவிலும் இதுமாதிரி இன்னும் பல உதாரணங்களைச் சொல்லலாம். இதெல்லாம் அரசாங்கம் போட்ட உத்தரவு தான். ஆர்.டி.ஏ. போட்ட உத்தரவில்லை. ஆர்.டி.ஏ. போடக்கூடாது என்று சொல்லும்பொழுது, அரசாங்கம் எப்படிப் போட முடியும்? திருச்சி—ஜெயங்கொண்டம் ரூட்டை, 55 மைலாக இருந்ததை, அரசாங்கம் தலையிட்டு மாயூரம் வரையிலும் படிப்படியாக அதிகரித்துக் கொண்டே போயிருக்கிறார்கள். ஆர்.டி.ஏ.-க்கு அதிகாரம் இல்லாமல் செய்வதனால் தான் இந்த சங்கடங்கள் ஏற்படுகின்றன. இப்பொழுதுள்ள அமைச்சர் குறுகிய காலமாகத்தான் இருக்கிறார். முன்னாள் முதலமைச்சர் திரு. காமராஜர் பொறுப்பில் இருந்த காலத்தில்—நேரம் இல்லாத காரணத்தினாலோ என்னவோ அவர் தலையிட்டு எந்த உத்தரவும் போட்டதாக என்னிடத்தில் தகவல் இல்லை. அதற்கு முன்பு எல்லாம் அரசாங்கத்தின் குறுக்கீடு நிறைய இருந்திருக்கிறது. என்னுடைய தொகுதியில் திருச்சி ஜங்ஷனி

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [23rd January 1964]

விருந்து உறகூர் வரைக்கும் பஸ் போகவேண்டுமென்று நோட்டிபை பண்ணி அரசாங்கம் தலையிட்டு, கிட்டத்தட்ட இரண்டு வருஷங்கள் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்து, தடை உத்தரவு ரத்து செய்யப்பட்டு பஸ்கள் ஓட ஏற்பாடாகியிருக்கிறது. இப்படி அரசாங்கம் தலையிட்டு நிறுத்த வேண்டிய காரணம் என்ன? பஸ் போக்குவரத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு அரசாங்கம் தலையிடுவது என்று சொன்னால் அதிலே அர்த்தம் இருக்கும். அரசாங்கத்தின் தலையிடு இரண்டு விதங்களில் இருக்கிறது. சில இடங்களில் ஆர்.டி.ஏ. விரும்பாத அளவுக்கு அரசாங்கத்தின் அதிகாரம் உபயோகிக்கப்பட்டிருக்கிறது. சில இடங்களிலே ஆர்.டி.ஏ. முடிவு செய்து பஸ் ரூட் திறக்க வேண்டுமென்று ஆரம்பித்த பிறகு, “நீ அப்படித் திறக்காதே” என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அரசாங்கத்தின் கையில் இருக்கும் அதிகாரம் அரசியல் விருப்பு வெறுப்புக்குப் பயன்பட்டு வந்திருக்கிறது. ஆப்பரேட்டர்கள் வேண்டியவர்களாக இருந்தால் மக்களுடைய தேவையைக் கூடப் பார்ப்பதில்லை. ரூட்டை மாற்றி அவர்களுக்கு வசதி செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். சில இடங்களில் தேர்தல் சமயத்தில் எதிர்க் கட்சிக்கு சங்கடம் உண்டுபண்ண வேண்டும் என்ற காரணத்திற்காக, அந்த மார்க்கத்தையே நிறுத்தி இருக்கிறார்கள். உறகூர் ரூட்டை நிறுத்தியதற்கு வேறு என்ன காரணம்? நியாயமான ஒரு காரணத்தைக் காட்டுவார்களேயானால், ராஜீநாமா செய்வதற்குக் கூட நான் தயாராயிருக்கிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் அங்கத்தினர் கோர்ட்டுக்குப் போயிருக்கலாமே.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : ஆப்பரேட்டர் தான் போக முடியும். நான் ஆப்பரேட்டர் இல்லையே.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் அங்கத்தினர் ஒரு ஆப்பரேட்டர் சொல்லிய கருத்துக்களைத் தான் சொல்லுகிறார் என்று நினைக்கிறேன். அவர் ஆப்பரேட்டர் இல்லை என்று ஒப்புக் கொள்கிறார். ஆப்பரேட்டர் சொல்லுகிற விஷயத்தையும் சொல்லுகிறார். சர்க்கார் அப்படி நிறுத்தி வைத்தது தவறு என்றால் ரிட் போட்டிருக்கலாம். எதிர்க்கட்சியில் இருப்பதற்காக சட்ட சபையிலே அரசியல் விருப்பு வெறுப்பு என்றெல்லாம் சொன்னால், எதைப் பற்றி வேண்டுமானாலும், யாராயிருந்தாலும் சொல்ல முடியும்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : ஒரு குறிப்பிட்ட சம்பவத்தைப் பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறேன். பஸ் ஓட ஆரம்பித்த பிறகு நிறுத்தவில்லை. நோட்டிபை பண்ணின உடனே நிறுத்தியிருக்கிறார்கள். அரசாங்கம் தலையிட்டு நிறுத்தியிருக்கிறது. அப்படி அரசாங்கம் நிறுத்தியது என்றால், அரசியல் விருப்பு வெறுப்பு இல்லாமல் வேறு ஒன்றுமில்லை. ஆப்பரேட்டரைப் போய் நான் தாண்டிவிட்டுக் கொண்டிருக்க முடியுமா? மக்களுக்கு ஏற்படும் குறைகளை மந்திரிகளிடத்திலே சொல்லலாம். ஆர்.டி.ஏ. யிடத்தில் சொல்லலாம். நோட்டிபை பண்ணின பிறகு தேர்தலுக்கு

23rd January 1964] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

முன்னர் வேண்டுமென்றே நிறுத்துவது என்றால் அதற்கு வேறு என்ன காரணம் இருக்க முடியும்? கனம் அமைச்சர் சத அமைச்சரை வேண்டுமானால் கேட்டுப்பார்க்கட்டும். அரசாங்கத்தைக் குறை கூறவேண்டும் என்பதற்காக இதை நான் சொல்லவில்லை. இனி இந்த மாதிரி நிலை ஏற்படக் கூடாது. எந்த அமைச்சர் பேரிலும் குறை சொல்ல வேண்டுமென்பதற்காக நான் சொல்லவில்லை. நியாயமான விமர்சனம் செய்யும்பொழுது அதிலே இருக்கிற உண்மையை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். எவ்வளவு தூரம் தவறு இருக்கின்றது என்று பார்ப்பதைவிட எவ்வளவு தூரம் நியாயமிருக்கிறது என்று பார்த்தால் அமைச்சர் அவர்கள் தெரிந்துகொள்ள முடியும். (கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் குறுக்கீடு.) அதுபோல நாங்களும் அமைச்சர்கள் சொல்லுவதிலே எவ்வளவு உண்மை இருக்கிறது என்று பார்க்கத்தான் செய்கிறோம். பேசுகிறபொழுதே எவ்வளவு தூரம் தாக்கலாம் என்று அமைச்சர் யோசனை பண்ணுகிறார்கள். இதிலே எவ்வளவு தூரம் நியாயம் இருக்கிறது என்று பார்த்தால், அதிகாரத்தில் இருப்பவர்களுக்கும் நல்லது, நாட்டில் இருப்பவர்களுக்கும் நல்லது.

என்னுடைய அபிப்பிராயம் என்னவென்றால், அரசாங்கம் இந்தத் திருத்தங்களை ஒட்டுமொத்தமாகச் செய்யவேண்டும். ஏன் கோளாறு குழந்தை ஏற்பட்டது என்பதைப் பார்த்து அதற்குரிய அடிப்படையில் எல்லாப் பிரிவுகளையும் திருத்தினால் நல்லதாக இருக்கும். அவசியமில்லாத சில பிரிவுகளைத் திருத்தியிருக்கிறார்கள். இந்தத் திருத்தங்களின் நோக்கம் என்ன? ஆர்.டி.ஏ.-க்கு பூரண அதிகாரம் கொடுக்க வேண்டுமென்பது. அதை நான் வச வேற்கிறேன். அதைக் கொடுத்துவிட்ட பிறகு அதே அதிகாரத்தை அரசாங்கமும் வைத்துக் கொண்டிருந்தால் ஆர்.டி.ஏ. எப்படியேசெய்யாத நடக்க முடியும்? ஆர்.டி.ஏ. கலெக்டராக இருக்கிறவர் மற்ற ராஜ்யங்களில் உள்ளபடி மூன்று பேர்கள் கொண்ட ஆர்.டி.ஏ.-ஐ அமைத்தால் புரிந்து கொள்ள முடியும். அரசாங்கம் கொள்கையை வேண்டுமானால் வகுத்துக் கொடுக்கலாம். ஆனால் ஆர்.டி.ஏ. வேலையில் அனாவசியமாகத் தலையிடக்கூடாது. ஜனங்களைபிடுங்கு கோரிக்கை வந்து, ஆர்.டி.ஏ. ஒப்புக்கொண்ட பிறகு, முட்டுக்கட்டை போடுகிற வகையில் அரசாங்கம் தலையிடுவதில் அர்த்தம் இல்லை. மற்ற பிரஜைகள்போல ஆர்.டி.ஏ.-க்கு அரசாங்கம் யோசனை சொல்லலாம். "Directive" அனுப்புவதற்கு அதிகாரம் இருக்கிறது. அந்த அதிகாரம் சரியல்ல. அந்த அதிகாரத்தை உபயோகிக்காமல் இருக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு கூட சமீபத்திலே போக்குவரத்து அபிவிருத்திப்பற்றி ஆலோசனைக் குழு கூட்டத்தில் 10 சத விகிதம் அதிகப்படுத்தப் போகிறோம் என்று தெரிவித்தார்கள். அதை நான் வரவேற்கிறேன். 10 சத விகிதம் என்பது ஒரு இலக்குத்தான், ஒவ்வொரு ஊரிலும் 10 சத விகிதம் என்பது இல்லை என்றும் அறிகிறேன். அது அதிகமானது அல்ல. அவசியத்திற்கும் குறைவானதுதான் என்று கருதுகிறேன். சாலைப் போக்குவரத்து வர வர அதிகமாகி

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [23rd January 1964]

வருகிறது. கிராமங்களில் சாலைகள் வளர வளர பஸ்கள் குறுகிய தூரங்களுக்கு போக வேண்டியிருக்கிறது. மூன்று எல்லாம் ரோடு வசதி இல்லாமல் இருந்த கிராமங்கள் எல்லாம் இப்பொழுது ரோடு வசதி பெற்று இருக்கிற காரணத்தினால் அப்படி பஸ் போக்குவரத்தை அதிகப்படுத்த வேண்டியிருக்கிறது. அதற்காக விசேஷ நடவடிக்கையும் எடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. அந்த நோக்கத்துக்காகத்தான் இந்த “வேரியேஷன்” அதிகாரத்தை ஆர்.டி.ஏ.-க்குக் கொடுத்ததை வரவேற்கிறேன். சாதாரணமாக பஸ் முதலாளிகள் தார் ரோடாக இருந்தால் சுலபமாக அந்த ரூட்டை எடுக்கிறார்கள். கப்பி ரோடில் பஸ் போக வேண்டும் என்றால் தேய்மானம் அதிகமாகிவிடுமே என்பதனால் அதை எடுப்பதில்லை. ஆகவே அம்மாதிரி ரூட்டுகளில் அவர்களை நிர்ப்பந்தப்படுத்தி பஸ் ஓட்டச் செய்யவேண்டும். சில சமயங்களில் அந்-ளகனமிக் என்று சொல்லி விடுகிறார்கள். அதையெல்லாம் தவிர்த்து ஆர்.டி.ஏ.-க்கு அதிகாரம் கொடுத்து கிராமங்களுக்கு இந்த மூன்று வது திட்டத்திலாவது போக்கு வரத்து வசதியை அதிகப்படுத்திக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இந்த ஆர்.டி.ஏ. அமைப்பை மாற்ற வேண்டுமா, வேண்டாமா என்பதைப் பற்றி யோசிக்க வேண்டும். இப்பொழுது கலெக்டர் தான் ஆர்.டி.ஏ. என்று இருக்கிறது. அதனால் அமைச்சருக்கு அதிகப் பொறுப்பு ஏற்படுகிறது. மற்றவர்கள் அவர்களுடைய காரியங்களை சந்தேகப்பட இடம் ஏற்படுகிறது. மூன்று பேர்கள் கொண்ட கமிட்டியாக இருந்தால் அமைச்சருக்கு பழி வராது. இம்மாதிரி மற்ற இராச்சியங்களில் இருப்பதையும் பார்த்து இது பற்றி ஆலோசிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு என் உரையை முடிக்கிறேன்.

திரு. செ. மாதவன் : தலைவர் அவர்களே, தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள இந்த மசோதாவை நாங்கள் பொது வாக ஆதரிக்கிறோம்.

கனம் சபாநாயகர் : The Hon. Member may be brief in his speech.

* திரு. செ. மாதவன் : இந்த நேரத்திலே நான் முதன் முதலாக கூட்டிக் காட்ட விரும்புவது, உயர் நீதி மன்ற தீர்ப்பைப் பார்த்த பிறகு, மத்திய சர்க்காருக்கும் மாநில சர்க்காருக்கும் இதிலே உரிமை இருக்கிற காரணத்தால் குழப்பங்கள் அடிக்கடி வருகின்றன என்றும், மாநில சர்க்கார் தன்னுடைய கருத்தை வலியுறுத்தி மத்திய சர்க்காரிடம் கேட்டதற்குப் பிறகு இப்பொழுது இம்மாதிரியான திருத்தச் சட்டங்களைக் கொண்டுவர முடிகிறது. என்றும் தெளிவாகிறது. மாநில சர்க்கார்தான் போக்குவரத்துக்கு அதிக கவலையோடு நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டியிருப்பதால் அவர்களுக்கே பூரண அதிகாரமும் கொடுக்கப்பட வேண்டும் என்பது தெளிவாகிறது.

23rd January 1964]

[திரு. செ. மாதவன்]

இப்பொழுது மசோதாவில், “ variation, extension, curtailment ” என்று மூன்று பகுதியாக கொடுத்திருக்கிறார்கள். வேரியேஷன், எக்ஸ்டென்ஷன் என்பதிலே எனக்கு சந்தேகம் இல்லை. ஆனால் கர்ட்டைல்மென்ட் என்ற வார்த்தை ஒரு நீதி மன்ற தீர்ப்பின் அடிப்படையில் சேர்க்கப்பட்டு இருக்கிறது என்று நினைக்கிறேன். சாதாரணமாக மக்களுடைய நன்மையைக் கருதியே ஆர்.டி.ஏ. ஏ.பி. என்ற ரூட்டைக் கொடுக்கிறார். அதன் ஊடே வேரியேஷன், வருவதால் ஆட்சேபணை எழுப்ப வேண்டியிருக்கிறது. அதே ரூட், ஏ-டி-பி அல்லது ஏ-சி-பி என்று போவதில் ஒரு வேரியேஷன் கேட்கும்போது ஏ-பி டெர்மினசில் பி டெர்மினஸ் கர்ட்டைல் பண்ணக்கூடிய உரிமை கொடுக்கப்படுகிறது. அதிலே தான் மக்களுடைய நன்மை பாதிக்கப்படுகிறது என்று அஞ்சுகிறேன். ஆகையால்தான் எங்களுடைய தரப்பில் இருந்து ‘கர்ட்டைல்’ என்று வார்த்தையை நீக்க வேண்டும் என்று திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறோம்.

இந்த மூன்று பகுதிகளையும் புரொவைசோக்கள் கொடுத்து விளக்கி இருக்கிறார்கள். வேரியேஷன், எக்ஸ்டென்ஷன் இவை இரண்டுக்கும் புரொவைசோ இருக்கிறது. ஆனால் கர்ட்டைல் என்பதற்கு புரொவைசோ காணப்படவில்லை. வேரியேஷன் என்ற வார்த்தைக்கு, ‘terminii shall not be altered’ என்று இருப்பதை வரவேற்கிறேன். இந்த குறிப்பு உயர் நீதிமன்ற தீர்ப்பின் அடிப்படையில் வந்திருக்கிறது. காஞ்சிபுரம் நட்சே முதலியார் ஒரு ஊருக்கு எக்ஸ்டென்ஷன் வேண்டும் என்று மனுப்போட்டு, டெர்மினஸ் மாற வேண்டும் என்று கேட்டிருந்தார். ஆனால் அது மக்களுக்கு வசதியாக இருக்காது என்று கருதி எக்ஸ்டென்ஷன் கொடுக்கக்கூடாது என்று கலெக்டர் உத்தரவு போட்டிருக்கிறார். இந்த அடிப்படையில் பார்த்தால் ஒரு டெர்மினஸை ஏற்கனவே நிர்ணயப்படு அல்லது புதிதாக நிர்ணயிப்பது என்பது மக்களுடைய நன்மையைக் கருதித்தான் கலெக்டர் செய்கிறார். இப்பொழுது டெர்மினஸை மாற்றக் கூடாது என்று அரசாங்கம் விரும்புவதை நான் வரவேற்கிறேன். அதே முறையில் புரொவைசோவில் இன்னும் கொஞ்சம் விளக்கம் கூறி ஏ.பி.சி. என்ற ரூட்டிலே ஏ-சி என்ற டெர்மினஸ் மாற்றக்கூடாது என்பது சர்க்காரின் விருப்பம் என்பதை ஏற்றுக்கொள்ளுகிறேன். ஏ-பி-சி ரூட்டில் ஏ-பி-டி-சி என்று ஒரு வேரியேஷன் கேட்கிறவர் அந்த வேரியேஷனைப் பயன் படுத்திக்கொண்டு ஏ டெர்மினசில் இருந்து முதலிலே காலையிலே புறப்பட்டுச் சென்று மாலையில்தான் திரும்பி ஏ-க்கு வரக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. பி.சி., பி.டி. இவைகளுக்குள்ளேயே சென்றுகொண்டிருக்க இடம் அளிக்கிறது என்று சந்தேகிக்கிறேன். அதைக் கொஞ்சம் தெளிவாகச் சொல்ல வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். எல்லா டிரைப்புகளிலும் டெர்மினஸ் மாறக் கூடாது என்பதைத் தெளிவாக்கினால் நலமாக இருக்கும்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : டெர்மினஸ் மாறக்கூடாது என்று போட்டால் ஷட்டில் சர்வீஸ் எப்படி நடத்த முடியும். பாரீஸ் கார்னரில் இருந்து அடையாருக்கு போகும் ரூட்டிலே

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [23rd January 1964]

டெர்மினஸ் மாறக்கூடாது என்றால், பாரீஸ் கார்னரில் இருந்து மெளண்ட் ரோடுக்கு ஷட்டில் சர்வீஸ் வேண்டுமானால் நடத்த முடியாது.

திரு. செ. மாதவன் : அதற்காகத்தான் ஏற்கனவே சொன்னேன், ஒரு ரூட் ஓபன் செய்யும் போது கலெக்டர் மக்களுடைய நன்மையை உத்தேசித்து உத்தரவு அளிக்கிறார். ஆனால் பஸ் ஆபரேட்டர் கொஞ்ச நாள் கழித்து ஏ-யிலிருந்து புறப்பட்டு பி-க்கு மட்டும் செல்வது லாபம் இல்லை என்று கருதி லாப நோக்குடன் வேரியேஷனுக்கு மனுப்போடுகிறார். ஏ-யிலிருந்து ஷட்டில் அடித்தால் லாபமாக இருக்கும். ஆனால் அது மக்களுக்குப் பாதகமாக இருக்கும் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

உயர் நீதி மன்றத் தீர்ப்பிலே என்ன இருக்கிறது என்றால் “There can be a variation to reach the same by a terminus by an alternate route.” என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். முதலிலே கலெக்டர் ஒரு வழியை நிர்ணயிக்கிறார். அந்த வழியிலே போவது மக்களுடைய சௌகரியத்துக்காக இருக்கும் என்று செய்யப்படுகிறது. ஆனால் அதற்குப் பின்னால் பஸ் ஆபரேட்டர் லாப நோக்குக்காக ரூட்டை மாற்றவேண்டும் என்று விரும்புகிறார். அதற்கும் அரசாங்கம் அனுமதி கொடுக்கும் சூழ்நிலை தான் இந்தச் சட்டத்திலே இருக்கிறது என்று சந்தேகப்படுகிறேன். மக்களுடைய நலன் பாதிக்கப்படுமென்றும் அஞ்சுகிறேன். இவற்றை ஆலோசிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு என் உரையை முடிக்கிறேன்.

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : சார், இந்த திருத்த மசோதாவைத் தக்க நேரத்திலே அரசாங்கம் கொண்டு வந்ததற்காக, பஸ் முதலாளிகள் சார்பாகவும் போக்குவரத்து செய்யும் பொது மக்கள் சார்பாகவும் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். காரணம் இந்த ஆக்டு 100/60 வந்த பிறகு ஒரு ரூட்டை மாற்றுவது கூடாது என்ற நீதிமன்ற முடிவின் பேரில் இந்த திருத்த மசோதா அவசியமாகிறது. இதிலே மற்றொரு விதமான முடிவும் இருக்கிறது. ஆக்டு 100/62 ரீட் அப்பீலிலே அரசாங்கம் டைரக்ஷன் கொடுத்தால் அதன் மூலமாக வேரியேஷன் தேவைப்பட்டால் கொடுக்கலாம் என்பதைப்பற்றி நீதி மன்றத்திலே எப்படி கொடுக்க முடியும் என்ற இஷ்டு எழுந்திருக்கிறது. ஒரு முறை ஆர்.டி.ஏ-க்கு அதிகாரம் இல்லை என்று சொல்லிவிட்டு, அரசாங்கம் டைரக்ஷன் கொடுக்க எப்படி அதிகாரம் வருகிறது என்ற பிரச்சனையை எழுப்பி அதில் இன்றைக்கும் முடிவு காணாமல் அது நீதி மன்றத்திலே நின்றுக்கொண்டிருக்கிறது. இப்படியாக பல குழப்பங்களின் மத்தியிலே சிலபேர் சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்கும் போகிறார்கள். இதையெல்லாம் ஓரளவுக்குத் தவிர்க்கக்கூடிய முறையில் இந்தத் திருத்தத்தை அரசாங்கம் தக்க நேரத்தில் கொண்டு வந்திருக்கிறதென்றால், எப்படி மக்களுடைய எண்ணங்களை அரசாங்கம் பிரதிபலித்துக்கொண்டிருக்கிறது என்பதற்கு இது ஒரு கருத்துக்காட்டாகும்.

23rd January 1964] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

இன்னும் விளக்கமாகவும் சிலவற்றைக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். “வேரி, எக்ஸ்டெண்டு ஆர் கர்ட்டெய்ல்” என்று சொல்வதோடு நிறுத்திவிடாமல், ‘வேரியேஷன்’ என்றால் இரண்டு டெர்மினிகளை மாற்றக்கூடாது என்று அவையும் சொல்லி,

“the distance covered by the variation shall not exceed twenty four kilometres”.

என்றும் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அப்படி மாற்றிக் கொடுக்கும் போது, அந்த மாற்றப்பட்ட தூரம் 24 கிலோமீட்டர்—அதாவது 15 மைல் சற்றேறக்குறைய இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்—தூரத்திற்கு மேல் இருக்கக்கூடாது என்றும் இந்தத் திருத்தத்திலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அது அவசியமா என்பதை அரசாங்கம் ஆலோசிப்பது நல்லது என்று நான் கருதுகிறேன். காரணம், பத்து மைலுக்கு மேல் இருந்தால் ஆர்.டி.ஏ. வேரியேஷன் கொடுப்பது கிடையாது. பத்து மைலுக்கு மேல் இருந்தால் புதிதாக ரூட் திறப்பதுபற்றி 2265 எண்ணுள்ள அரசாங்க உத்தரவு இருக்கிறது. இந்த உத்தரவுப்படி 15 மைல் தூரத்திற்குள்ளே இருந்தால் புதிதாகத் திறந்துவிடலாம். ஆகையால், அவ்வளவு தூரம் எதற்காக நாம் கொடுக்கவேண்டும் என்ற எண்ணத்தால் சாதாரணமாகப் பத்து மைலுக்கு மேல் கொடுக்கக்கூடாது என்ற அரசாங்க உத்தரவு இருக்கிறது. அப்படி இருக்கும்போது, திருத்தத்திலே அந்த அளவைப் போட வேண்டுமா? இந்தப் பொறுப்பை நிர்வாகத் துறைக்கே, எப்படி எப்படிச் சாத்தியமோ அப்படிச் செய்துகொள்ளலாம் என்று விட்டு விட்டு, திருத்தத்திலே இந்த அளவைக் கண்டிராமல் இருந்திருந்தால் சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும்.

லாங் டிஸ்டன்ஸ் பஸ் விடுவதன் முக்கியமான நோக்கம், ‘இன்டரஸ்ட் ஆஃப் தி பப்ளிக்’ என்ற வகையில்தான் இருக்க வேண்டும். வேரியேஷனாக இருக்கட்டும், எக்ஸ்டென்ஷனாக இருக்கட்டும், கர்ட்டெய்ல்மென்டாக இருக்கட்டும், எதுவாக இருந்தாலும், போக்குவரத்திலே ஈடுபட்டிருக்கும் மக்களுடைய நன்மையைத்தான் நாம் முதன்மையாகக் கருதி மாற்றங்கள் செய்ய வேண்டுமே தவிர, வேறு எதையும் கருதக்கூடாது. அந்த வகையில் பார்க்கும்போது, 24 கிலோமீட்டர்தான் இருக்கலாம் என்று சட்டத்திலே போட்டுவிட்டால் அதனால் சில சங்கடங்கள் ஏற்படலாம். எப்படியென்றால், நான்கு ரோடுகள் சந்திக்கும் இடத்தில் இந்தக் குறிப்பிட்ட 24 மைல் முடிந்து விட்டால், அதற்குமேல் ஒரு பர்லாங்கு தூரத்தில் ஊர் இருந்தால் என்ன செய்வது? அப்பொழுது அந்த ஒரு பர்லாங்கு தூரத்திற்கப்பால் இருக்கும் ஊர் வரையில் பஸ் போவதற்கு முடியாத நிலை ஏற்பட்டுவிடும்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அப்படியிருந்தால் புது ரூட் கேட்கலாம். எக்ஸ்டென்ஷன்தான் கொடுக்கவேண்டுமென்று ஏங்கே இருக்கிறது?

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : புது ரூட் கொடுப்பதை வா வேற்கிறேன். ஆனால், சில ரூட்கள், லாங் ரூட்களாக இருக்கும் போது, நிறைய பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. உதாரணமாக,

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [23rd January 1964]

கடலூர்-பாண்டிச்சேரி ரூட்டில் இனிமேல் பஸ் போட முடியாத அளவுக்கு, ஐந்து நிமிஷங்களுக்கு ஒரு பஸ் போகிறது. 'ஆல்ரெடி ஸாகரேட் வித் பஸ்' என்ற நிலைமையில் டைமிங் கொடுப்பது கஷ்டமாகிவிடும். ஆகவே, நிர்வாகக் கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. அந்தந்த சூழ்நிலைக்கு ஏற்ப, லாங் ரூட்டுக்கு அனுமதி தருவதி லுள்ள கஷ்டங்களெல்லாம் ஆர்.டி.ஏ.க்குத்தான் தெரியுமே தவிர, நாம் இங்கே சட்டம் போட்டு முடுக்கிவிட்டால், நல்ல சூழ்நிலையில் அதைச் செய்ய முடியாது தத்தனிக்க நேரும். ஆகவே, அரசாங்கம் மீண்டும் பரிசீலனை செய்வது நல்லது.

இருபது, முப்பது மைலுக்கு வேரியேஷன் கொடுக்கவேண்டும் என்று ஆசைப்படுகிறவன் அல்ல நான். இருப்பினும் சூழ்நிலையைப் பார்த்துத்தான் எதையும் செய்யலாம். இருபத்திநான்கு கிலோமீட்டரிலே ஊரே இல்லாமல் இருக்கலாம். இருபத்திநான்கு கிலோமீட்டரைத் தாண்டி ஒரு பர்லாங்கு தூரத்தில் ஊர் வரலாம். அப்பொழுது பஸ் 24 கிலோமீட்டரிலேயே நின்றுவிடவேண்டியிருக்கும், ஊருக்குப் போய் ஊர் மக்களுக்கு உதவியாக இருக்குமா என்பது போன்ற நிர்வாகக் கஷ்டங்கள் வரும்போதுதான் புரிந்துகொள்ள முடியுமே தவிர, சட்டத்தில் போட்டால் மட்டும் போதாது As far as possible R.T.O. or R.T.A should not vary any route beyond a distance of 15 miles unless under special circumstances

அவர்களே அதைப் பார்த்துச் செய்துகொள்வார்கள். பஸ் ஆபரேடர் ஒரு வேரியேஷன் கேட்டால் சுலபமாகக் கிடைத்துவிடுகிறது என்று சிலர் நினைக்கிறார்கள். ஒருவர் வேரியேஷன் கேட்டால் அதை எதிர்ப்பவர்கள் ஐம்பது பேர் இருப்பார்கள். சுலபமாக வேரியேஷன் கிடைத்துவிடுவதில்லை. கனம் அங்கத்தினர் திரு. கலியாண சுந்தரம் அவர்கள், அரசாங்கம் டைரக்ஷன் கொடுத்தால் உடனே வேரியேஷன் வந்துவிடும் என்று சொன்னார்கள். அரசாங்கம் டைரக்ஷன்தான் கொடுக்கலாம். ஆர்.டி.ஏ. வேரியேஷன் கொடுத்தால், அதன்மேல் எஸ்.டி.ஏ. வரைக்கும், முடிந்தால் சுப்ரீம் கோர்ட் வரைக்கும் போவார்களே தவிர, சும்மா விட்டுவிட மாட்டார்கள், மற்றவர்கள். அரசாங்கம் டைரக்ஷன் கொடுத்தவுடனே பஸ் ஆபரேடர் உடனே பர்மிட் வாங்கிக் கொண்டு போக முடியாது. டெம்பரரி பர்மிட் வாங்கி நான்கு மாதங்களுக்கு ஒட்டலாம். அதற்குமேல் அதிகாரம் கிடையாது.

இருந்த அதிகாரத்தையும் கொடுத்துவிட்டோம். மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்ட்டிவ்ஸ்ட், அரசாங்கம் விருப்பப்பட்டவர்களுக்கு பஸ் பர்மிட் கொடுக்கிற என்று சொல்லவில்லை. 43-ஏ (2)-ன் படி இவர்களுக்குக் கொடு என்றும் சொல்ல முடியாது. It can only be a general direction and not a specific direction.

யாருக்குக் கொடுக்கலாம் என்று சொல்லாமல், பொதுவாகச் சொல்லி, மீண்டும் ஆர்.டி.ஏ. பார்த்து, மற்ற பஸ் ஆபரேட்டர்கள் தடுக்காமலிருந்தால் தான் கிடைக்குமே தவிர, அரசாங்கம் ஏதோ தூக்கிக் கொடுத்துவிட, எடுத்துக்கொண்டு ஓடிவிடுகிறார்கள் என்று சொல்லும் அளவுக்கு மக்களைக் குழப்பத்தில் விடுவது சரியல்ல.

23rd January 1964] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

இந்தத் திருத்தத்திலே ஒரு சிறு சந்தேகம் இருக்கிறது. அதைக் களம் அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கிவிட்டால் நல்லது. 'வேரி எக்ஸ்டென்டு, ஆர் கர்ட்டெயில்' என்று போட்டிருக்கிறார்கள். சில ரூட்களில் எக்ஸ்டென்ஷன் இருக்கும், சில ரூட்களில் கர்ட்டெயில்மென்ட் இருக்கும். சில ரூட்களில் இரண்டும் சேர்ந்து வரும். ஏ, பி என்கிற ரூட்டை ஸி-க்கு எக்ஸ்டென்டு பண்ணினால் ரூட்டிலே ஒன்றிரண்டு ட்ரிப் குறைக்க வேண்டியிருக்கும். லாங் டிஸ்டன்ஸ் பஸ் 200 மைலுக்கு மேல் போகக் கூடாது என்று ஒரு நியதி வைத்திருக்கிறோம். இருநூறு மைலுக்குமேல் பஸ் போக முடியாது என்றால், இடையிலே இருக்கும் ட்ரிப்பைக் கர்ட்டெயில்மென்ட் செய்யவேண்டியிருக்கும். 'ஆர்' என்பதற்கு 'அண்டு' என்று சேர்த்துக் கொள்வதாக இருந்தால் போற்றக்கூடியதாக இருக்கும். ஏ, பி என்கிற இரண்டு டெர்மினாக்கும் இடையே 12 ட்ரிப்புகள் இதுவரை ஓடிக்கொண்டிருந்தால், அதைப் பத்து ட்ரிப்பாகக் குறைத்து, ஏ, பி என்கிற இடங்களுக்கு ட்ரிப் கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. இதனால் வழக்குகள் அதிகமாக வரும். அதையும் ஆர்.டி.ஏ. கவனித்து இரண்டு ட்ரிப் குறைத்துக் கொண்டால் மக்கள் பாதிக்கப்படமாட்டார்களா என்பதையெல்லாம் அவர்கள் யோசித்து, பின்னால்தான் இதைக் கொடுக்கலாமே தவிர, யோசிக்காமல் கொடுக்க முடியாது. இந்தத் திருத்தத்தில், 'வேரி, எக்ஸ்டென்டு ஆர் கர்ட்டெயில்' என்பதற்கு 'எக்ஸ்டென்டு அண்டு கர்ட்டெயில்' என்று கொண்டு சில வழக்குகள் வந்தால் அவற்றை எப்படிக்கொடுப்பது என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் சற்று விளக்கிச் சொல்வது நன்றாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

இருபத்திநான்கு கிலோமீட்டர் என்றிருப்பது நடைமுறையில் ஏதாவது சங்கடத்தைக் கொண்டிருக்கா என்பதைக் கவனித்து, சட்டத்தில் அதைப் போடாமல் வேறு வகையில் செய்வது நல்லதா இல்லையா என்பதை அரசாங்கம் ஆராய்ந்தால் மிகச் சிறந்ததாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

ஸேவிங் க்ளாஸ் போட்டிருக்கிறார்கள். இந்த சட்டத்திற்கு முன்னால் இன்னும் முடிவு காணாமல் இருந்து கொண்டிருக்கிற சில வழக்குகள் இருந்தாலுங்கூட அவை பாதுகாக்கப்படும் என்று போட்டிருப்பது மிகவும் வரவேற்கத்தக்கது. ஆனால், ஏற்கனவே நீதி மன்றங்களால் தீர்ப்பு கூறப்பட்ட சில வழக்குகள் இருக்கின்றன. வாலிடேயிங் க்ளாஸ் இந்தத் திருத்தத்தில் என்ன காரணத்தினாலோ இல்லை. அவர்களுக்கு வேறு விதமான நிவாரணங்கள் அளிப்பது மிக மிகப் போற்றத்தக்கதாக இருக்கும் என்று நான் நினைக்கிறேன். இந்தத் திருத்தத்தை நான் மனப் பூர்வமாக வரவேற்று, இதிலே நான் சொன்னது போன்று இன்னும் நடைமுறையில் சங்கடம் இல்லாத அளவு குறைக்க, சிறு சிறு விவரங்களை எடுத்துவிட்டு மொத்தமாக 'வேரி, எக்ஸ்டென்டு ஆர் கர்ட்டெயில்ஸ்' என்பதற்குப் பதிலாக, 'vary extend or curtail a route or area specified in the permit' என்று போட்டுவிட்டால், அரசாங்கத்தின் நோக்கத்தை நிறைவேற்ற

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [23rd January 1964]

அவர்களுக்கு வசதியைக் கொடுத்துவிட முடியும். அதே சமயத்தில், நம்முடைய நிர்வாக இயந்திரங்களையும் இப்படித்தான் செய்யவேண்டுமென்று சொல்லிவிட்டால், ஏறக்குறைய நம்முடைய உள்ளக் கிடக்கையை நிறைவேற்றிவிடுவதற்கு இடமிருக்கும். இல்லாவிட்டால், சிறு சண்டைகள் ஏற்பட்டு, நீதி மன்றங்களுக்கு வழக்குகள் வந்துகொண்டிருக்கும். அதனால் வக்கீல்களுக்கு ஓரளவு தொழில் இருந்துகொண்டு தான் இருக்கும். இருபத்தி நான்கு கிலோமீட்டருக்கு மேலே போகக்கூடாது என்று சொல்லி விட்டால் சிறு சிறு சண்டைகள் ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கும். இதையெல்லாம் அரசாங்கம் சிந்தித்து, சிறு சிறு விவரங்களைச் சட்டங்களிலே போடுவதைக் காட்டிலும், நிர்வாக இயந்திரத்திற்கே விட்டுவிட்டால் அதன் மூலம் சங்கடங்கள் குறையுமா என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்ப்பது நல்லது என்று கூறி என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

MR. SPEAKER: As there are some more hon. Members to speak on this Bill, I think, we can take up further discussion on this Bill after item 4, viz., discussion for short duration on urgent matters of administration.

III—GOVERNMENT MOTIONS—cont.

(1) CHANGE IN THE ORDER OF BUSINESS

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: Sir, I move—

“that the further discussion of the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1964 (L.A. Bill No. 1 of 1964) be postponed till the discussion on item IV, viz., discussion for short duration on urgent matters of administration is over.”

The motion was put and carried and the further discussion of the Bill was postponed.

IV—GOVERNMENT BILLS—cont.

(2) THE MADRAS (ADDED TERRITORIES) EXTENSION OF LAWS BILL, 1963 (L.A. BILL No. 29 OF 1963).

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: Sir, I move—

“that the Madras (Added Territories) Extension of Laws Bill, 1963 (L.A. Bill No. 29 of 1963) be taken into consideration.”

The Bill seeks to secure uniformity in respect of certain laws that are in force in the rest of this State and those that are in force in the territories that are generally known as the “Tiruttani area”. The said area was transferred to this State from the State of Andhra Pradesh under the Andhra Pradesh and Madras (Alteration of Boundaries) Act, 1959 (Central Act 56 of 1959). But, before the formation of the State of Andhra in October 1953 that area was part of the then composite State of Madras. Accordingly, all the laws that were in force in the composite State of Madras immediately before the formation of the State of Andhra continue to apply to the